Rapport

Verkeersonderzoek Van Woustraat

Gemeente Amsterdam

COLOFON

Titel:	Verkeersonderzoek Van Woustraat
Subtitel:	Gemeente Amsterdam
Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam Benjamin van Enter
Opdrachtnemer:	DTV Kim de Wit
Datum:	21-11-2025
Kenmerk:	240433/KWi
Status rapport	DEFINITIEF

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Doel van het onderzoek 5

1.3 Aanpak 6

1.4 Leeswijzer 7

2 Verkeersveiligheidsschouw 8

2.1 Weginrichting 8

2.2 Observaties verkeersgedrag 10

3 Resultaten cameraonderzoek 11

3.1 Conflicten en opvallendheden 11

3.2 Naleving van het verkeersfilter 13

3.3 Samengevat 15

4 Conclusies en aanbevelingen 16

4.1 Conclusies 16

4.2 Aanbevelingen 17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Van Woustraat in Amsterdam ligt in de wijk De Pijp, in stadsdeel Zuid, en loopt van de Stadhouderskade tot aan het Amstelkanaal. Eind 2023 is de Van Woustraat, na een periode van herinrichtingswerkzaamheden, opnieuw opengesteld. De meest ingrijpende wijziging was de invoering van een filter tussen de Albert Cuypstraat en de Stadhouderskade, waardoor doorgaand autoverkeer op dit deel van de Van Woustraat niet langer is toegestaan. Ter hoogte van het filter is een tramhalte, waardoor de tram hier nog wel rijdt.

Na de heropening werd al snel duidelijk dat de nieuwe situatie niet door alle weggebruikers werd nageleefd. Automobilisten negeerden het inrijverbod en reden via de trambaan alsnog richting de Stadhouderskade. Om de situatie te verduidelijken, heeft de gemeente aanvullende maatregelen getroffen, waaronder extra verkeersborden, markeringen op het wegdek en de tijdelijke inzet van verkeersregelaars. Uiteindelijk zijn fysieke obstakels geplaatst in de vorm van rood-witte paaltjes. Hoewel deze aanpak het gewenste gedrag deels lijkt af te dwingen, zijn de volgende neveneffecten ontstaan:

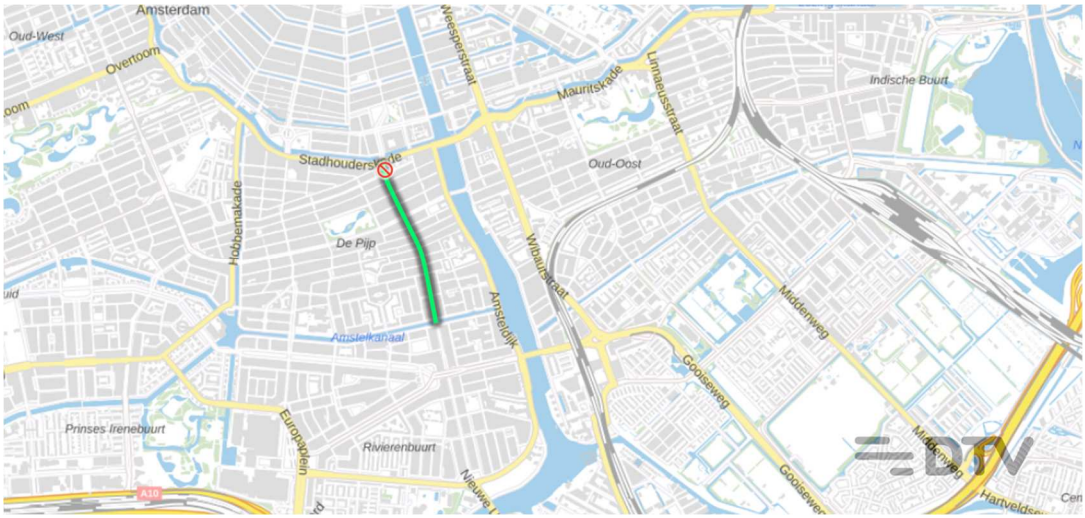
1. Sommige bestuurders proberen alsnog langs de paaltjes te manoeuvreren, wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties;
2. In omliggende woonstraten, met name de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat, is sprake van een merkbare toename van autoverkeer, tot ongenoegen van bewoners. Deze extra verkeersdrukte kan ook leiden tot verkeersonveilige situaties en verdient daarom extra aandacht.

Daarnaast heeft de gemeente de wens uitgesproken om binnen dit onderzoek ook te bekijken of het verkeerskundig mogelijk en wenselijk is om de verplichte rijrichting in de Tweede Jan Steenstraat (het wegvak tussen de Hemonystraat en de Amsteldijk) om te draaien. Deze aanvullende onderzoeksvraag vloeit voort uit de toegenomen verkeersdrukte in deze straat na invoering van het filter. Het onderzoek dient inzicht te geven in de verkeerskundige haalbaarheid, mogelijke effecten en eventuele voorwaarden waaronder een dergelijke aanpassing wenselijk zou zijn. Hierbij is specifiek aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid bij de aansluiting van de Tweede Jan Steenstraat op de Amsteldijk.



Figuur 1.1 Overzichtskaart studiegebied Van Woustraat en omliggende straten inclusief rijrichting

Ligging en functie studiegebied
De Van Woustraat is gelegen in de wijk De Pijp, stadsdeel Zuid in Amsterdam, en vormt een belangrijke noord-zuidverbinding tussen de Stadhouderskade en het Amstelkanaal. De Stadhouderskade maakt, samen met de aansluitende wegen, deel uit van de ringweg rondom de Singelgracht van Amsterdam. Het centrale deel van de Van Woustraat, tussen de Ferdinand Bolstraat en de Albert Cuypstraat, heeft een duidelijke stedelijke functie met een gevarieerde mix van winkels, horecagelegenheden en lokale voorzieningen. De Van Woustraat vervult een belangrijke functie voor diverse verkeersdeelnemers. Over de gehele lengte rijden trams en fietsers maken gebruik van de aanwezige fietsstroken. Tegelijkertijd ontsluit lokaal gemotoriseerd verkeer de omliggende woonstraten, waardoor de Van Woustraat zowel fungeert als belangrijke noord-zuidverbinding als lokale ontsluitingsweg.



Figuur 1.2 Ligging Van Woustraat (inclusief verkeersfilter) in de stad Amsterdam

1.2 Doel van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is om de gemeente Amsterdam inzicht te geven in de actuele verkeerssituatie rondom het filter in de Van Woustraat en de verkeerskundige effecten van het filter, met speciale aandacht voor naleving, verkeersonveilig gedrag en de omliggende straten. Daarnaast beoogt het onderzoek inzicht te geven in de verkeerskundige haalbaarheid en wenselijkheid van het omdraaien van de verplichte rijrichting in (een gedeelte van) de Tweede Jan Steenstraat, mede in relatie tot de verkeersveiligheid bij de aansluiting op de Amsteldijk.

Met het onderzoek wordt ingegaan op de volgende zes vragen:

- Hoeveel en welke voertuigen negeren het filter in de Van Woustraat?
- Hoeveel verkeer rijdt momenteel in de Govert Flinckstraat, de Tweede Jan Steenstraat en de Hemonystraat (het verbindende deel tussen deze eerste twee straten)?
- Welke opvallende en/of verkeersonveilige gedragingen doen zich vóór het filter voor (zoals keren of abrupt remmen)?
- Welke opvallende en/of verkeersonveilige gedragingen doen zich voor op het kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk?
- Welke opvallende en/of verkeersonveilige gedragingen doen zich voor in de Govert Flinckstraat en Tweede Jan Steenstraat?
- Is het (verkeerskundig) haalbaar en wenselijk om de verplichte rijrichting in de Tweede Jan Steenstraat om te draaien?

De voorliggende rapportage richt zich uitsluitend op de verkeerssituatie bij het verkeersfilter in de Van Woustraat. Dit deel van het onderzoek behandelt daarmee alleen de vragen: “Hoeveel en welke voertuigen negeren het filter in de Van Woustraat?” en “Welke opvallende en/of verkeersonveilige gedragingen doen zich vóór het filter voor?”. De verkeersintensiteiten en effecten van het filter op omliggende straten, evenals de verkeerskundige haalbaarheid van het omdraaien van een verplichte rijrichting, vallen buiten de scope van deze rapportage.

1.3 Aanpak

In deze paragraaf wordt de gehanteerde werkwijze voor het verkeersonderzoek toegelicht. Het doel van de aanpak is een volledig, actueel en betrouwbaar beeld te krijgen van de verkeerssituatie rondom het verkeersfilter in de Van Woustraat en de omliggende woonstraten Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat.

Verkeersveiligheidsschouw

Op donderdag 11 september 2025 is een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd tijdens zowel de ochtend- als avondspits. Daarbij zijn de verkeerssituaties bij het verkeersfilter en in de Govert Flinckstraat, de Tweede Jan Steenstraat en bij het kruispunt met de Amsteldijk beoordeeld. Tijdens de schouw is de infrastructuur geanalyseerd, zijn potentiële verkeersveiligheidsknelpunten gesignaleerd en is het gedrag van verschillende verkeersdeelnemers geobserveerd.

Bewonersraadpleging

Aansluitend op de ochtendschouw heeft een moment voor bewonersraadpleging plaatsgevonden, waarin bewoners van de omliggende straten hun ervaringen, zorgen en observaties konden delen. Hiervoor is een visuele kaart gebruikt waarop opmerkingen konden worden aangeduid, aangevuld met schriftelijke reactieformulieren. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de rapportage van de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat.

Verkeerstellingen

Ook zijn in de periode van 1 tot en met 14 september 2025 verkeerstellingen uitgevoerd met behulp van mechanische meetapparatuur die langs de rijbaan is geplaatst op vijf wegvakken: twee wegvakken in de Govert Flinckstraat, twee wegvakken in de Tweede Jan Steenstraat en één in de Hemonystraat. De apparatuur is aangesloten op telslangen die over de weg zijn aangebracht en gedurende een aaneengesloten periode van twee weken (24 uur per dag) gegevens hebben geregistreerd.

De metingen zijn uitgevoerd per rijrichting en omvatten zowel intensiteiten als snelheden van de verschillende voertuigcategorieën. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen (brom)fietsers op de rijbaan, lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen en zware motorvoertuigen.

Tevens is de voertuigverdeling bepaald conform de indeling uit de Wet geluidhinder:

- **Categorie 1b**: lichte motorvoertuigen: motorvoertuigen op drie of meer wielen, met uitzondering van de in categorie 2 en 3 bedoelde voertuigen;
- **Categorie 2**: middelzware motorvoertuigen: gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras;
- **Categorie 3**: zware motorvoertuigen: gelede motorvoertuigen alsmede voertuigen die voorzien zijn van een dubbele achteras met uitzondering van autobussen.

De resultaten van de verkeerstellingen zijn opgenomen in de rapportage van de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat.

Cameraonderzoek
Bij het verkeersfilter in de Van Woustraat en het kruispunt Tweede Jan Steenstraat – Amsteldijk zijn gedurende een week (1 t/m 7 september 2025) 24 uurs-opnames gemaakt. Op basis van deze camerabeelden is per locatie een conflictobservatie uitgevoerd om inzicht te krijgen in verkeersonveilige situaties tussen de verschillende modaliteiten, afwijkend en opvallend gedrag en de naleving van verkeersregels.

Rapportage
Alle bevindingen zijn gebundeld in twee overzichtelijke rapportages: voorliggende rapportage die zich uitsluitend richt op de verkeerssituatie bij het verkeersfilter in de Van Woustraat en een rapportage waarin de verkeerssituatie in de Govert Flinckstraat en de Tweede Jan Steenstraat centraal staat. Op basis van alle onderzoeksresultaten zijn in beide rapportages conclusies getrokken over het functioneren en de verkeers(on)veiligheid van de onderzochte locaties. Ook zijn suggesties opgesteld voor mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij is alleen gekeken naar maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen, oftewel quick wins.

1.4 Leeswijzer

In het eerstvolgende hoofdstuk zijn de resultaten van de verkeersveiligheidsschouw weergegeven, zowel tijdens de ochtend- als avondspits, inclusief een beschrijving van de huidige weginrichting en het geobserveerde verkeersgedrag. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van het cameraonderzoek, met aandacht voor waargenomen conflicten en opvallendheden, naleving van het verkeersfilter en een samenvatting van de belangrijkste bevindingen. Tot slot worden in hoofdstuk 4 de conclusies en bijbehorende aanbevelingen uiteengezet, met de nadruk op korte termijn maatregelen (quick wins).

2 Verkeersveiligheidsschouw

Op donderdag 11 september is een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd tijdens zowel de ochtendspits (07.45 tot 09.15 uur) als de avondspits (16.15 tot 17.45 uur). De weersomstandigheden waren die dag wisselvallig: bij een temperatuur van circa 17 graden was het overwegend bewolkt. Tijdens de ochtendschouw was het droog, terwijl de middagschouw plaatsvond met lichte regenval. De belangrijkste bevindingen van de schouw zijn in de volgende paragrafen beschreven, aangevuld met foto's die zijn gemaakt op locatie.

2.1 Weginrichting

In deze paragraaf is een beknopte beschrijving gegeven van de huidige weginrichting van de Van Woustraat (figuur 2.1). De Van Woustraat fungeert als belangrijke noord-zuidverbinding en als lokale ontsluitingsweg, en kent een maximumsnelheid van 30 km/uur. De straat bestaat uit een brede rijbaan die ruimte biedt aan zowel gemotoriseerd verkeer als de tram. Aan weerszijden van de rijbaan bevinden zich bovendien fietsstroken. Door het verkeersfilter tussen de Albert Cuypstraat en de Stadhouderskade is doorgaand autoverkeer op dit deel van de Van Woustraat niet meer toegestaan. Ter hoogte van het filter is sprake van een tramhalte in combinatie met een busbaan, zie figuur 2.2.



Figuur 2.1 Doorsnede Van Woustraat



Figuur 2.2 Verkeersfilter Van Woustraat

Ter hoogte van het verkeersfilter is aan de westzijde van de Van Woustraat een laad- en losplek aanwezig, bedoeld voor bevoorrading (zie figuur 2.3). Na deze laad- en losplek, maar nog voor het verkeersfilter, sluiten twee zijstraten aan op de Van Woustraat: de Hemonylaan de oostzijde en de Albert Cuypstraat aan de westzijde. Beide zijn voorzien van een uitritconstructie (zie figuur 2.4), waarmee de ondergeschikte status van deze straten ten opzichte van de Van Woustraat wordt benadrukt.

Ter hoogte van het verkeersfilter buigt de Van Woustraat licht uit om extra ruimte te creëren tussen de fietsstroken en de trambaan, zie figuur 2.3. Hierdoor ontstaat ruimte voor tramhaltes met perrons aan weerszijden. Op dit deel van de route is dan ook sprake van vrijliggende fietspaden, zie figuur 2.5.



Figuur 2.3 Laad- en losplek



Figuur 2.4 Uitritconstructies zijstraten

Het verkeersfilter is ook voorzien van een zebrapad. Dit zebrapad is doorgetrokken over de vrijliggende fietspaden, zodat voetgangers een aaneengesloten oversteek hebben, zie figuur 2.5. Om de verkeerssituatie bij het verkeersfilter te verduidelijken, zijn negen rood-witte, reflecterende paaltjes bij het filter geplaatst. Ook is sprake van een wit markeringsvlak dat aangeeft dat gemotoriseerd verkeer vóór het filter rechtsaf moet slaan, zie figuur 2.7. Tot slot is het verkeersfilter voorzien van een hoge concentratie aan verkeersborden, zie figuur 2.8. Dit zorgt ervoor dat bestuurders in korte tijd veel informatie moeten verwerken.



Figuur 2.5 Zebrapad op de vrijliggende fietspaden



Figuur 2.6 Rood-witte reflecterende paaltjes



Figuur 2.7 Wit markeringsvlak



Figuur 2.8 Bebording bij het filter

Logistieke lusbeweging via de Hemonylaan en Govert Flinckstraat
In het oorspronkelijke plan voor de invoering van het verkeersfilter in de Van Woustraat is een logistieke lusbeweging voorzien via de Hemonylaan en de Govert Flinckstraat. Deze lus heeft als functie om bestemmingsverkeer, laden-en-lossen en overige logistieke stromen binnen het gebied op een gestructureerde en verkeersveilig wijze af te wikkelen, zonder de knip te omzeilen of ongewenste doorstroom te genereren. Deze lus is relevant voor de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling in het gebied.

2.2 Observaties verkeersgedrag

Tijdens de verkeersveiligheidsschouw in de ochtend was het verkeersbeeld in de Van Woustraat overwegend rustig. In de ochtend is waargenomen dat meerdere voertuigen stilstaan langs de rijbaan en hiermee deels de fietsstrook en het trottoir blokkeren, zie figuur 2.9. Fietsers worden hier gedwongen om uit te wijken naar de rijbaan.

Het verkeersfilter is relatief breed vormgegeven, zodat de bussen, trams en nood- en hulpdiensten kunnen passeren. De brede uitvoering maakt het filter geschikt voor meerdere voertuigtypen, maar vermindert de duidelijkheid van het filter voor overige weggebruikers. Tijdens het schouwmoment in de ochtend is éénmaal waargenomen dat een personenauto het filter passeerde, vlak achter een ambulance (zonder licht- en geluidssignalen). Het gedrag suggereert een vorm van imitatiegedrag, waarbij de bestuurder de ambulance mogelijk als ‘voorbeeldvoertuig’ heeft beschouwd.

Tijdens de middagspits is een duidelijk ander verkeersbeeld waargenomen. Toen ontstond oponthoud in onder andere de Tweede Jan Steenstraat, zie figuur 2.10. Hierdoor veranderde het gedrag van automobilisten op de Van Woustraat: bestuurders stopten ter hoogte van het kruispunt met de Tweede Jan Steenstraat om de lengte van de wachtrij te beoordelen, waarna zij regelmatig keerden op dit kruispunt (een inritconstructie) of doorreden richting het verkeersfilter. Bij het filter zelf zijn meerdere U-bochten waargenomen, soms in combinatie met zoekgedrag van weggebruikers. Eén keer is waargenomen dat een taxi door het filter heen reed nadat de bestuurder de lange wachtrij in de Tweede Jan Steenstraat had opgemerkt.

De grote hoeveelheid bebording en markeringen ter hoogte van het verkeersfilter in combinatie met de rood-witte paaltjes, zorgt mogelijk voor een visuele overbelasting bij weggebruikers. In korte tijd worden zij geconfronteerd met informatie over het verkeersfilter, de bus- en trambaan en de oversteekplaats. Deze opeenstapeling van instructies vraagt om een snelle verwerking en interpretatie, wat leidt tot een hoge cognitieve belasting. Hierdoor kan met name bij onbekende bestuurders zoekgedrag en vertraagde beslissingen ontstaan, zoals plotseling stoppen (midden op de rijbaan), keren op onlogische locaties of het onbewust negeren van het verkeersfilter en doorrijden. Dit vergroot de kans op onveilige interacties met andere weggebruikers.


Figuur 2.9 Voertuig staat stil langs de rijbaan


Figuur 2.10 Wachtrij in de Tweede Jan Steenstraat

3 Resultaten cameraonderzoek

In de periode van maandag 1 tot en met zondag 7 september 2025 zijn 24-uurs cameraopnames gemaakt bij het verkeersfilter in de Van Woustraat. De beelden zijn gebruikt om de actuele verkeerssituatie vast te leggen en een conflictobservatie uit te voeren. Hiermee is inzicht verkregen in het verkeersgedrag van verschillende modaliteiten en het optreden van (potentieel) verkeersonveilige situaties. Aanvullend is vier uur aan beeldmateriaal geanalyseerd, bestaande uit twee ochtend- en twee avondspitsen, met als doel inzicht krijgen in hoe vaak en door welke typen voertuigen het verkeersfilter wordt genegeerd. In het voorliggende hoofdstuk zijn de resultaten van het cameraonderzoek weergegeven.

3.1 Conflicten en opvallendheden

De volgende typen conflicten en opvallendheden zijn op basis van de camerabeelden bij het verkeersfilter geconstateerd:

- Bestuurders negeren het inrijverbod van het verkeersfilter;
- Keren vóór het verkeersfilter;
- Twijfelend en zoekend verkeersgedrag;
- Voetgangers krijgen geen voorrang;
- Overige opvallendheden.

Onderstaand zijn deze nader beschreven, op volgorde van meest naar minst voorkomend.

Bestuurders negeren het inrijverbod van het verkeersfilter

Gedurende de onderzoeksperiode is geconstateerd dat er sprake is van veelvuldig negeren van het inrijverbod door uiteenlopende typen weggebruikers. Personenauto's, taxi's, werkvoertuigen, brommobielen (zoals Biro's) en scooters passeren regelmatig het filter, zie figuur 3.1 en 3.2. In de meeste gevallen lijkt dit gedrag opzettelijk plaats te vinden.

Opvallend is het optreden van volggedrag: zodra één bestuurder besluit het verkeersfilter te negeren, volgen vaak meerdere achterliggende voertuigen dit voorbeeld. De overtredingen doen zich met name voor tijdens de avondspits, voornamelijk in noordelijke rijrichting, waarbij met name personenauto's, brommobielen en taxi's betrokken zijn. In de nachtelijke uren zijn het vooral taxi's die het filter negeren. Tijdens de ochtendspits komt dit gedrag vaker voor bij werkvoertuigen, bakwagens en bestelbussen, hoofdzakelijk in zuidelijke rijrichting.



Figuur 3.1 Personenauto negeert het filter in zuidelijke rijrichting



Figuur 3.2 Personenauto negeert het filter in noordelijke rijrichting

Wanneer de Albert Cuypstraat geopend is voor gemotoriseerd verkeer, neemt het aantal overtredingen duidelijk af. Het negeren van het verkeersfilter kan met name tijdens de avondspits knelpunten veroorzaken, wanneer voertuigen op de trambaan tot stilstand komen door opstoppingen op de Stadhouderskade. Hierdoor ontstaat hinder voor zowel de tram als het overige verkeer.

Tijdens de onderzoeksperiode heeft het negeren van het inrijverbod vermoedelijk met name op het kruispunt met de Stadhouderskade geleid tot conflicten met andere weggebruikers, maar gezien de positie van de camera is het lastig om dit op basis van de beelden definitief vast te stellen.

Keren vóór het verkeersfilter

Gedurende de onderzoeksperiode is vastgesteld dat bestuurders regelmatig keren op de rijbaan vóór het verkeersfilter, zie figuur 3.3 en 3.4. Hierbij wordt vaak gebruikgemaakt van de fietsstrook of het trottoir, waardoor fietsers en voetgangers soms hinder ervaren van deze voertuigen. Ook de laad- en losplek wordt veelvuldig gebruikt als hulpmiddel om te keren. Met name taxi's en bestelvoertuigen voeren deze manoeuvres frequent uit, soms na het afzetten van passagiers of bij het constateren van het inrijverbod. De waargenomen situaties tonen aan dat het keren vaak gepaard gaat met twijfelachtig rijgedrag, zie het volgende aandachtspunt.



Figuur 3.3 Personenauto keert voor het filter en hindert daarbij andere weggebruikers



Figuur 3.4 Personenauto keert voor het filter en hindert daarbij andere weggebruikers

Twijfelend en zoekend verkeersgedrag

Gedurende de onderzoeksperiode is nabij het verkeersfilter meerdere keren twijfelend en zoekend verkeersgedrag waargenomen, zie figuur 3.5 en 3.6. Bestuurders lijken ter plaatse niet goed te weten welke route is toegestaan of hoe zij hun weg kunnen vervolgen. Hierdoor staan voertuigen soms (tijdelijk) stil op de rijbaan of wijken uit naar de fietsstrook om te oriënteren of te keren. Dit gedrag leidt tot onvoorspelbare situaties. Tijdens de onderzoeksperiode heeft deze situatie meerdere keren tot conflicten met fietsers geleid, die moesten uitwijken of afremmen.



Figuur 3.5 Personenauto staat tijdelijk stil op de fietsstrook om vervolgens rechts af te slaan richting de Hemonylaan



Figuur 3.6 Personenauto staat ca. 30 secondes stil op de rijbaan om vervolgens het verkeersfilter te negeren

Voetgangers krijgen geen voorrang
Gedurende de onderzoeksperiode is waargenomen dat overstekende voetgangers op het zebrapad met regelmaat geen voorrang krijgen van passerend fietsverkeer, zie figuur 3.7 en 3.8. Hierdoor moeten zij vaak wachten, een stap terugzetten of besluiten buiten het zebrapad over te steken. Al met al steken meerdere voetgangers op andere plekken dat het zebrapad de Van Woustraat over.



Figuur 3.7 Voetganger met kinderwagen krijgt geen voorrang op het zebrapad van fietsverkeer


Figuur 3.8 Voetgangers op het zebrapad krijgen geen voorrang van fietsverkeer

Overige opvallendheden
Naast bovengenoemde bevindingen zijn ook de volgende overige opvallendheden geconstateerd. Gedurende de onderzoeksperiode:

- Is meerdere keren waargenomen dat de laad- en losplek bij het verkeersfilter door regulier gemotoriseerd verkeer wordt gebruikt, zonder dat sprake is van daadwerkelijk laden of lossen. Het gaat hier onder andere om personenauto's en kleinere bestelvoertuigen die soms wel 45 minuten stilstaan, vermoedelijk voor het doen van een boodschap.
- Is één keer waargenomen dat een vrachtwagen achteruit de Hemonylaan komt uitrijden om vervolgens op de Van Woustraat te keren. Dit heeft niet tot verkeersonveilige situaties met andere weggebruikers geleid.

3.2 Naleving van het verkeersfilter

Eén van de onderzoeksvragen richt zich op de werking van het verkeersfilter. De gemeente heeft aanvullende maatregelen getroffen om de verkeerssituatie te verduidelijken, maar desondanks passeren bestuurders het filter, ondanks de geldende afsluiting. Om dit nader te onderzoeken, is aanvullend vier uur aan beeldmateriaal geanalyseerd:

- Dinsdag 2 september 07.00 – 08.00 uur 16.00 – 17.00 uur
- Donderdag 4 september 07.00 – 08.00 uur 17.00 – 18.00 uur

Het doel van deze analyse was om inzicht te krijgen in hoe vaak en door welke typen voertuigen het verkeersfilter wordt genegeerd. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabellen 3.1 tot en met 3.5. Uit deze resultaten blijkt dat tijdens de geanalyseerde perioden in totaal 75 voertuigen zijn geregistreerd die het verkeersfilter negeerden, met name in noordelijke rijrichting (55 voertuigen).

De meeste overtredingen doen zich voor op zowel de dinsdag als donderdag tijdens de middagspits (16.00 – 17.00 uur), met 31 en 30 voertuigen. Uit de uitsplitsing naar type voertuig blijkt dat voornamelijk personenauto's het verkeersfilter negeren (29 van de 75 voertuigen), gevolgd door brommobielen (15). Daarnaast zijn enkele taxi's, bedrijfswagen en incidenteel een vuilniswagen, bus of bakwagen waargenomen.

Tabel 3.1 Aantal geregistreerde voertuigen dat het verkeersfilter negeert - dinsdag ochtendspits

Dinsdag 2 september	Aantal voertuigen	Noordelijke rijrichting	Zuidelijke rijrichting
07:00 tot 07:15 uur	3	0	3
07:15 tot 07:30 uur	0	0	0
07:30 tot 07:45 uur	2	0	2
07:45 tot 08:00 uur	1	1	0
07:00 tot 08:00 uur	**6**	**1**	**5**

Tabel 3.2 Aantal geregistreerde voertuigen dat het verkeersfilter negeert - dinsdag middagspits

Dinsdag 2 september	Aantal voertuigen	Noordelijke rijrichting	Zuidelijke rijrichting
16:00 tot 16:15 uur	4	4	0
16:15 tot 16:30 uur	5	5	0
16:30 tot 16:45 uur	17	12	5
16:45 tot 17:00 uur	5	5	0
16:00 tot 17:00 uur	**31**	**26**	**5**

Tabel 3.3 Aantal geregistreerde voertuigen dat het verkeersfilter negeert - donderdag ochtendspits

Donderdag 4 september	Aantal voertuigen	Noordelijke rijrichting	Zuidelijke rijrichting
07:00 tot 07:15 uur	2	0	2
07:15 tot 07:30 uur	2	0	2
07:30 tot 07:45 uur	2	2	0
07:45 tot 08:00 uur	2	1	1
07:00 tot 08:00 uur	**8**	**3**	**5**

Tabel 3.4 Aantal geregistreerde voertuigen dat het verkeersfilter negeert – donderdag middagspits

Donderdag 4 september	Aantal voertuigen	Noordelijke rijrichting	Zuidelijke rijrichting
17:00 tot 17:15 uur	5	3	2
17:15 tot 17:30 uur	13	11	2
17:30 tot 17:45 uur	6	5	1
17:45 tot 18:00 uur	6	6	0
17:00 tot 18:00 uur	**30**	**25**	**5**

Tabel 3.5 Aantal geregistreerde voertuigen dat het verkeersfilter negeert – uitgesplitst naar type voertuig

Datum	Personenauto	Taxi	Bedrijfswagen	Vuilniswagen	Bus
Dinsdag 2 september, 07:00 tot 08:00 uur	0	1	0	3	0
Dinsdag 2 september, 16:00 tot 17:00 uur	12	6	2	0	1
Donderdag 4 september, 07:00 tot 08:00 uur	0	2	0	2	0
Donderdag 4 september, 17:00 tot 18:00 uur	17	0	5	0	1
Totaal	**29**	**9**	**7**	**5**	**2**

Datum	Bakwagen	Open laadbak	Picnic voertuig	Brommobiel
Dinsdag 2 september, 07:00 tot 08:00 uur	2	0	0	0
Dinsdag 2 september, 16:00 tot 17:00 uur	1	0	1	8
Donderdag 4 september, 07:00 tot 08:00 uur	1	2	0	1
Donderdag 4 september, 17:00 tot 18:00 uur	0	1	0	6
Totaal	**4**	**3**	**1**	**15**

3.3 Samengevat

Gedurende de onderzoeksperiode zijn verschillende conflictsituaties en opvallende gedragingen waargenomen bij het verkeersfilter in de Van Woustraat. Hoewel het merendeel hiervan nauwelijks tot daadwerkelijke verkeersonveilige situaties hebben geleid, is sprake van structureel en veelvuldig afwijkend verkeersgedrag.

Zo zijn tijdens de vier geanalyseerde spitsuren in totaal 75 voertuigen geregistreerd die het verkeersfilter negeerden. De meeste overtredingen hebben zich voorgedaan tijdens de middagspits (16.00 – 17.00 uur), met name in de uitgaande richting (naar de Stadhouderskade). Een deel van de bestuurders lijkt het filter bewust te negeren of niet als fysieke afsluiting te interpreteren, mogelijk door onvoldoende herkenbaarheid of gebrek aan handhaving.

Daarnaast is regelmatig zoekend of twijfelend rijgedrag waargenomen, evenals keerbewegingen op de rijbaan kort voor het filter. Hoewel deze gedragingen niet hebben geleid tot directe verkeersonveilige situaties tijdens de onderzoeksperiode, dragen ze wel bij aan potentiële risico's voor conflicten, met name tijdens spitsuren en op de aansluitende kruispunten, zoals bij de Stadhouderskade.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Het verkeersfilter in de Van Woustraat is ingericht om doorgaand autoverkeer te weren en de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de straat te verbeteren. Uit de onderzoeksresultaten van de verkeersveiligheidsschouw en het cameraonderzoek blijkt echter dat de naleving van het filter door bestuurders beperkt is.

Tijdens vier geanalyseerde spitsuren zijn in totaal 75 voertuigen geregistreerd die het verkeersfilter negeren, ondanks de geldende afsluiting. Het merendeel van deze overtredingen heeft plaatsgevonden tijdens de middagspits, voornamelijk in de uitgaande richting (richting Stadhouderskade). Het gaat hierbij hoofdzakelijk om personenauto's. Een deel van de bestuurders lijkt het filter bewust te negeren of niet als fysieke afsluiting te interpreteren, mogelijk door onvoldoende herkenbaarheid of gebrek aan handhaving. Ook is sprake van volggedrag: zodra één bestuurder besluit het verkeersfilter te negeren, volgen vaak meerdere achterliggende voertuigen dit voorbeeld.

Naast het negeren van het verkeersfilter is sprake van zoekend en twijfelend rijgedrag. Bestuurders lijken ter plaatse niet goed te weten welke route is toegestaan of hoe zij hun weg kunnen vervolgen. Hierdoor staan voertuigen soms (tijdelijk) stil op de rijbaan, wijken ze uit naar de fietsstrook om te oriënteren of rijden ze stapvoets door tot het filter om vervolgens om te draaien. Deze gedragingen leiden tot onvoorspelbare situaties voor achteropkomend verkeer en fietsers, en vergroten daarmee de kans op (bijna-)conflicten. Hoewel tijdens de onderzoeksperiode geen zware verkeersconflicten zijn geconstateerd, zijn er wel diverse potentiële risico's voor gevaarlijke interacties vastgesteld, met name tijdens de middagspits.

De waargenomen problematiek lijkt samen te hangen met vier mogelijke oorzaken:

1. **Beperkte vooraankondiging verkeersfilter**
   Hoewel niet is vastgesteld dat bestuurders structureel te laat reageren op de aanwezigheid van het verkeersfilter, is het mogelijk dat de aangeboden informatie over de afsluiting (voorafgaand aan het verkeersfilter) beperkt zichtbaar of onvoldoende overtuigend is, of niet genoeg opvalt tussen andere visuele elementen in de omgeving. De voorraankondiging biedt daardoor mogelijk onvoldoende prikkels om bestuurders tijdig tot aanpassing van hun routekeuze of rijgedrag te bewegen. Dit vergroot de kans dat het filter pas op korte afstand bewust wordt waargenomen.

2. **Hoge cognitieve belasting**
   De combinatie van (veel) bebording, markeringen en de rood-witte paaltjes ter hoogte van het verkeersfilter zorgt mogelijk voor visuele overbelasting bij weggebruikers. In korte tijd worden bestuurders geconfronteerd met verschillende soorten informatie; aanwijzingen over het verkeersfilter, de bus- en trambaan en de nabijgelegen oversteekplaats. Deze opeenstappeling van instructies vraagt om snelle verwerking en interpretatie, wat kan leiden tot een hoge cognitieve belasting. Dit kan ertoe leiden dat bestuurders niet alle informatie correct of tijdig interpreteren, met late besluitvorming en zoekend of onvoorspelbaar rijgedrag tot gevolg.

3. **Volggedrag van bestuurders**
   Gedurende het cameraonderzoek is waargenomen dat sommige bestuurders het gedrag van voorgangers volgen. Dit volggedrag zorgt ervoor dat het filter niet altijd wordt geïnterpreteerd als fysieke afsluiting, maar als een optionele belemmering. Het gedrag van anderen fungeert als informele norm: wanneer meerdere voertuigen doorrijden, wordt dat geïnterpreteerd als toegestaan of gangbaar. Dit ondermijnt de effectiviteit van de maatregel.

4. **Lage handhaving**
   Gedurende het cameraonderzoek is waargenomen dat een deel van de bestuurders het filter bewust lijkt te negeren. De beperkte handhaving versterkt het idee dat het negeren van het filter weinig consequenties heeft. In de beleving van bestuurders is het negeren van de afsluiting daarmee een laag-risicohandeling, zowel qua pakkans als verkeersveiligheid. Hierdoor kan bewust gekozen worden om het filter te negeren, vooral door verkeer dat de route als shortcut beschouwt.

4.2 Aanbevelingen

Op basis van de onderzoeksresultaten en de geconstateerde problematiek zijn in deze paragraaf mogelijke maatregelen beschreven die kunnen bijdragen aan een betere naleving en verkeersveiligheid rondom het verkeersfilter in de Van Woustraat. De nadruk ligt op maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn (quick wins), aangevuld met meer structurele verbeteropties voor de langere termijn.

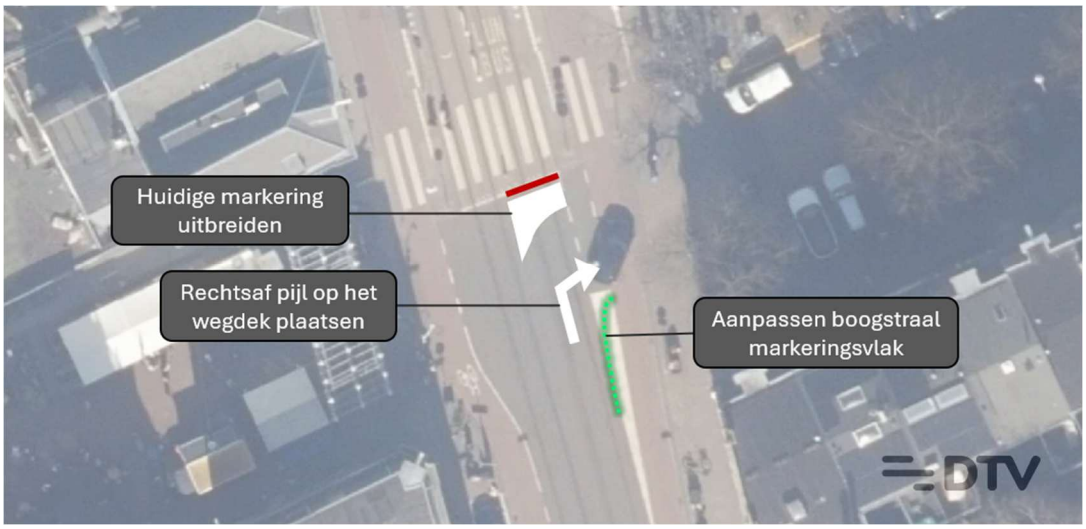
- **Verbeteren vooraankondiging**

De belangrijkste winst ligt in het tijdig voorkomen dat bestuurders richting het verkeersfilter rijden, door bestuurders eerder en duidelijker te informeren dat de Van Woustraat geen doorgaande route (meer) vormt. Het is dan ook wenselijk om de vooraankondiging van het filter te versterken. Extra bebording vóór de locatie van het filter, bij voorkeur op logische beslismomenten zoals kruispunten (met bijvoorbeeld de Ceintuurbaan), kan bestuurders tijdiger attenderen op de afsluiting. Ook kan het toevoegen van opvallende wegdekmarkeringen, zoals een tekstvlak met ‘Doorgaand verkeer afgesloten’ of een wegdeksticker met het bord L08 (doodlopende weg), de zichtbaarheid vergroten. Hoewel het gebruik van L08 (doodlopende weg) juridisch niet geheel sluitend is, omdat verkeer nog kan afslaan naar de zijstraten, kan het desondanks functioneel en wenselijk zijn. Het bord maakt voor weggebruikers in één oogopslag duidelijk dat de hoofdroute niet kan worden doorgereden, wat kan bijdragen aan het verminderen van ongewenst doorgaand verkeer.

- **Versterken visuele herkenbaarheid**

De huidige combinatie van bebording, markeringen en rood-witte paaltjes zorgt mogelijk voor visuele overbelasting. Het verwijderen van overbodige of overlappende informatie, kan bijdragen aan een rustiger en hierdoor overzichtelijker straatbeeld. Zo is bijvoorbeeld tweemaal sprake van de aanwezigheid van het L02-bord (aanwezigheid voetgangers-oversteekplaats), namelijk rechts van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en rechts van het fietspad. Door de belangrijkste informatie (de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer) visueel te benadrukken en overige prikkels te reduceren, kan de kans op zoekgedrag en late besluitvorming worden verkleind.

Tegelijkertijd is het van belang om de visuele herkenbaarheid van het filter te vergroten en het als fysieke afsluiting overtuigender te maken. In figuur 4.1 is een mogelijke uitwerking weergegeven van aanvullende wegmarkeringen die het gewenste verkeersgedrag kunnen stimuleren. Hierbij is een rechtsaf pijl op het wegdek toegevoegd om expliciet aan te geven dat rechtdoor rijden niet is toegestaan, in combinatie met een aanpassing van de huidige markering. Belangrijk is daarbij het vinden van een balans tussen duidelijkheid en een overzichtelijk en rustig straatbeeld, zodat een stapeling van visuele elementen wordt voorkomen.



Figuur 4.1 Mogelijke uitwerking versterken visuele herkenbaarheid verkeersfilter

- **Versterken van handhaving**

De naleving van het verkeersfilter kan op korte termijn worden verbeterd door gerichte en zichtbare handhavingsacties uit te voeren. Een tijdelijke waarschuwingsfase, waarbij bestuurders die het filter negeren worden geïnformeerd zonder direct te beboeten, kan bijdragen aan bewustwording en gedragsverandering. Er is op basis van diverse onderzoeken bewijs dat gerichte en zichtbare handhaving de naleving van verkeersregel verbetert.

Indien tijdelijke handhaving onvoldoende effect blijkt te hebben voor de langere termijn, verdient structurele handhaving nadere verkenning. Dit kan bijvoorbeeld plaatsvinden via camerahandhaving op basis van kentekenregistratie, waarmee overtreders systematisch kunnen worden aangepakt. Gezien de bewuste aard van een deel van de overtredingen is het aannemelijk dat zwaardere handhavingsmaatregelen nodig zijn om de effectiviteit van het verkeersfilter daadwerkelijk te waarborgen.

DTV

DTV.
Waar we nieuwe wegen vinden